Serie Aeronaval N° 11

McDONNELL DOUGLAS A-4Q SKYHAWK



JORGE F. NÚÑEZ PADÍN

Skyhawk 0654/3-A-301 a bordo del portaaviones ARA (V-2) "25 de Mayo" durante los ejercicios del 1° Período de la Flota de Mar, el 21.03.80 (J. Núñez Padín)

Instantes previos al vuelo final del Skyhawk 0655/3-A-302 el 22.02.88 en Cdte. Espora (MUAN)

Serie Aeronaval N° 11
MCDONNELL DOUGLAS

A-4Q SKYHAWK



McDonnel Douglas A-4Q Skyhawk 0654/3-A-301. (Colección Núñez Padín)

JORGE F.NÚÑEZ PADIN
JULIO 2000

SERIE AVIACIÓN NAVAL N° 11 "McDONNELL DOUGLAS A-4Q SKYHAWK"
Autor: Jorge F. NÚÑEZ PADIN
Ilustraciones: Guillermo LANDA
Editor responsable: Jorge F. Núñez Padín. Informes: Laspiur 1801.8000 Bahía Blanca. ARGENTINA
E-mail: marauder@satlink.com.ar Registro de la Propiedad Intelectual 315757. Hecho el depósito que marca la Ley 11723.
Composición láser: Rafael Escobar Alvarez. Brown 571, 8000 Bahía Blanca. Tel: (0291) 4527545. goldenst@ciudad.com.ar
Fotocromos: Fotocromos del Sur Blandengues 770, 8000 Bahía Blanca. Tel: (0291) 4556266. fotocromos@impsat1.com.ar

BIBLIOGRAFIA

Argentinian "Falklands War" A4 Skyhawks. IPMS (UK) Magazine, July-August 1987. N. Robinson/ J. Núñez Padín
McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk: 1° Edición: Enero 1993; 2° Edición: Octubre 1993; 3° Edición: Julio 2000

AGRADECIMIENTOS: El autor desea agradecer muy especialmente la colaboración del **Capitán de Navío (R) Rodolfo Castro Fox** así como del **Capitán de Fragata Arturo Médici.**

Portada: McDonnell Douglas A-4Q 0657/3-A-304 de la 3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque. Base Aeronaval Cdte. Espora, Julio 1982. (R. Castro Fox)

Contratapa: Veteranos de Malvinas (De Izq. a Der.): CC B. Rótolo, CC M. Benítez, TF F. Médici, CF A. Philippi, TN R. Sylvester, CC J. Arca y TN C. Lecour, junto al Skyhawk 0657/3-A-304. Base Aeronaval Cdte. Espora (J. Núñez Padín). El TC Mazorra chequea el funcionamiento de los spoilers del Skyhawk 0661/3-A-308. (J. Núñez



Skyhawk 0654/3-A-201, frente a las instalaciones de la McDonnell Douglas en Tulsa- Oklahoma. (McDonnell Douglas)

Los Skyhawk fueron trasladados hasta Cdte. Espora por vía terrestre, desde la Base Naval Puerto Belgrano en los primeros días de Marzo de 1972. (Armada Argentina)

1 McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk HISTORIA

Aun cuando el Skyhawk comenzó su carrera operativa a principios de la década del setenta, la Armada Argentina venía considerando su incorporación desde varios años atrás. Sin dudas esto se remonta a Octubre de 1955, con el diseño de la composición del futuro grupo aéreo embarcado. La planificación del Comando de la Aviación Naval, en función de distintas alternativas giraba en la activación de dos a tres escuadrillas de combate embarcadas. En cada caso se juzgaba necesario disponer de al menos una unidad para las misiones de ataque diurno y nocturno con aviones Douglas AD-5 Skyraider, que además resultaba apto para tareas de torpedero, reconocimiento y exploración. Las gestiones para la compra de 12 a 25 Skyraider no encontraron eco en la US Navy, que recién para 1959 podía considerar la venta del AD-3 Skyraider.

La falta de interés en los Estados Unidos para facilitar la entrega de un portaaviones del tipo USS Saipan, que serviría de base al proyectado grupo aeronaval de Corsair, Panther y Skyraiders, llevó a la compra del HMS "Warrior", que se transformó en el ARA (V-1) "Independencia". No obstante el resultado adverso, la Aviación Naval continuaba con la intención de equiparse con el potente Douglas Skyraider. Por tal razón, varios pilotos navales completaron el curso de vuelo en este avión a comienzos de la década del sesenta. Más aún el Plan de Reequipamiento Trienal 1965-1967, preveía la incorporación de 12 A-1H Skyraider en 1965. Sin embargo la transferencia de 113 aviones a Francia y el empleo masivo del Skyraider en Vietnam, bloquearon definitivamente la realización de este proyecto. A modo de compensación, se recibió en 1964, una contraoferta por la provisión de cierta cantidad de A-4A reacondicionados por la Douglas que fue rechazada. Para 1966, con la desactivación de los F4U Corsarios y ante la proximidad del retiro de los F9F Panther, adquirió máxima prioridad la compra de aviones de ataque. En esos momentos la Fuerza Aérea, recibía los primeros ejemplares de los 25 A-4P Skyhawk destinados a la V° Brigada Aérea. Los intentos de la Armada para incorporar una cantidad similar de aviones del mismo modelo, fracasaron al agotarse el stock liberados para la exportación. Nuevamente, una opción por 30 A-4A reacondicionados sería descartada, en vista de sus inferiores performances.

La adquisición de los T-28 Fennec y de los MB-326GB constituyeron paliativos temporarios. Infructuosas resultaron las gestiones realizadas durante 1968 para la compra de 10 monoplazas A-4F y 2 biplazas TA-4F. Estos sucesivos esfuerzos, se verían coronados finalmente en 1970, cuando se autorizó la venta de un lote de Skyhawks de acuerdo a un contrato FMS (Contract Case AR-BBP-PO). Los términos del mismo estipulaban la entrega de 16 A-4B provenientes de la reserva de la US Navy almacenados en la MASDC/Davis Monthan AFB. Se contrató el reacondicionamiento de los mismos por parte de la Tulsa Rework Facilities, una división de la McDonnell Douglas. El programa incluía la instalación de turbinas J65 Dash 20 en condiciones de Zero Time, así como de modernos sistemas electrónicos. Adicionalmente la Armada Argentina obtuvo otros 8 A-4B Skyhawks completos (FMS Sale Case AR-BCM-P1) con sus correspondientes turbinas –convertidas al standard Dash 20 - para ser utilizados como fuentes de repuesto y repuestos para un año y medio (a 2200 Hrs de vuelo anuales).

Mientras se organizaban estas actividades, en el país comenzaba el adiestramiento del personal asignado a la futura unidad. Un grupo de ocho pilotos a las ordenes del Capitán de Corbeta Invierno inició la etapa de instrucción en el seno de II Escuadrón de la V° Brigada Aérea. En los meses de Enero y Febrero de 1971, se cumplieron desde Villa Reynolds un promedio de 25 horas por piloto en los A-4P Skyhawk. El Capitán de Fragata S. Trenchi era el "Jefe de la Comisión A4B en los EE. UU", en tanto que el Capitán de Fragata A. Mac Dougall fue designado Jefe del Grupo de Alistamiento. Este grupo se trasladó a Lemoore NAS, iniciando una fase de adiestramiento avanzado en el mes de Abril con el escuadrón VA-127 "Royal Blues". Una vez completada esta etapa en Agosto, se realizaron los vuelos de calificación para operaciones embarcadas a bordo del portaaviones USS (CV-43) "Coral Sea". La instrucción del personal de tierra se realizó en el Naval Air Maintenance Detachment/US MCAS El Toro (California) y en la Naval Air Rework Facility de Quonset Point.

A medida que concluían los trabajos en los aviones argentinos y luego de completados los vuelos de prueba, estos eran transferidos a la Cecil Field NAS (Florida), en donde se recibió

formalmente el último A-4Q el 8 de Diciembre de 1971. Todos los aviones, repuestos y personal fueron embarcados en el portaaviones ARA (V-2) "25 de Mayo" el que atracó en la Base Naval Puerto Belgrano el 3 de Marzo de 1972. Con todo este equipamiento, se constituyó la 3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque a las ordenes del Capitán de Corbeta Invierno e integrada a la Escuadra Aeronaval N° 3 con asiento en la Base Aeronaval Comandante Espora (Bahía Blanca). La actividad de vuelo se inició el 16 de Marzo de 1972 con el desarrollo de temas de instrucción a los nuevos pilotos asignados a la misma. Del total de aviones recibidos, cuatro fueron preservados (3-A-201, -204, -207 y –209) en tanto que las células adicionales fueron consignadas al Arsenal Aeronaval n° 2. La incorporación del A-4Q Skyhawk, significaría un incremento sustantivo en la capacidad de ataque de la Aviación Naval respecto de los T-28P Fennec. Adicionalmente, destacaba la posibilidad de realizar misiones de protección aérea a la Flota de Mar, gracias a la introducción de misiles aire-aire.

Durante la 3° Etapa de Mar de la Flota, en Julio de 1972, se efectuaron los primeros ejercicios efectivos de "toque y siga "con los A-4Q. El honor del primer enganche de un avión de la escuadrilla a bordo del portaaviones en navegación en la zona de "El Rincón" le correspondió al Capitán Invierno, el 14 de Agosto de 1972 al mando del A-4Q 3-A-201. Dos días más tarde, se verificó el primer catapultaje desde el ARA (V-2) "25 de Mayo". La calificación de los pilotos que continuó durante la 4° y 5° Etapas de Mar, se cumplió con algunos inconvenientes causados por las averías que sufrían los aviones en el catapultaje por el uso de estrobos recuperables. Personal de la Aviación Naval fue destacado con la Royal Australian Navy, con objeto de conocer su experiencia en el empleo del A-4E Skyhawk a bordo del HMAS "Melbourne". De todos modos la operación de reactores en navíos de reducidas dimensiones como el portaaviones argentino era sumamente delicada, tal como lo atestiguan la pérdida de tres aviones.

Los primeros ejercicios en que interviene la escuadrilla, son el Operativo UNITAS XIII en el mes de Septiembre de 1972 y el Bellatrix en Octubre. El nivel de adiestramiento alcanzado durante la segunda mitad de 1978, puso a la 3° de Ataque en condiciones de realizar operaciones nocturnas desde el mar. En efecto, en ocasión de la 7° Etapa de Mar durante Octubre de 1978 el Teniente de Navío A. Bedacarratz cumplió el primer enganche nocturno a bordo del ARA (V-2) "25 de Mayo".

La escuadrilla desarrolló una técnica propia de ataque contra unidades navales de superficie. La misma consistía en el empleo de secciones de tres aviones armados con una combinación de bombas de caída libre y frenadas. Para compensar la ausencia de equipamiento propio, los ataques eran coordinados por aviones S-2E Tracker o SP-2H Neptune en el rol de exploración y dirección de las fuerzas propias. Inclusive se realizaron misiones de adiestramiento en ataque nocturno anti-superficie, para lo cual se empleaba un Skyhawk especialmente equipado con bengalas Mk. 24 y Mk. 45. Los entrenamientos con armas se cumplían regularmente en los polígonos de Punta Indio, Isla Verde (Bahía Blanca) y Trelew.

Si bien el uso de misiles AIM-9B Sidewinder le otorgaba cierta capacidad aire-aire, el Skyhawk no era una aeronave de caza. De todas formas y ante necesidades del momento, un destacamento de la 3° de Caza y Ataque se ejercitó en técnicas de combate aéreo contra aviones F-86F Sabre de la IV° Brigada Aérea. Por causa del diferendo austral, se produjo un estado de cuasi-beligerancia entre Argentina y Chile a fines de 1978 que desencadenó una serie de medidas. Entre ellas, la ejecución de las "Operaciones Rigel", por las cuales se desplegaron a lo largo de 1978 destacamentos de A-4Q Skyhawks a la Base Aeronaval ViceAlmirante Zar (Trelew). El objetivo era la intercepción y derribo de aeronaves chilenas que intentaran fotografiar las instalaciones de dicha base, luego de haberse advertido la presencia de aviones no identificados en el área. En la segunda mitad de 1978 se intensificó el adiestramiento y preparación de la EA33 ante la presunción de un enfrentamiento armado hacia fines de ese año. Precisamente y enmarcado en esta circunstancia el Estado Mayor emite las directivas contenidas en el llamado "Operativo Tronador", por la cual se ordenó el alistamiento y embarque de la 3° Escuadrilla con una dotación de 11 aviones, 17 pilotos y 1 señalero. En el período comprendido entre el 8 al 24 de Diciembre de 1978, los Skyhawk fueron mantenidos en estado de máxima alerta, efectuando numerosos vuelos de patrulla aérea de combate. Inclusive en dos oportunidades, interceptaron aviones de la Aviación Naval Chilena que intentaban seguir el movimiento de la flota argentina.

Con el transcurso de los años, la capacidad de la escuadrilla experimentó el desgaste lógico de su línea de vuelo. Para Noviembre de 1981, durante el transcurso de la 6° Etapa de Mar se detectaron fisuras en el larguero intermedio del ala del A-4Q Skyhawk 3-A-306. Una rápida inspección, permitió determinar que siete de los diez aviones de la escuadrilla estaban afectados por el mismo

Enganche del Skyhawk 0660/A-207, durante una de las primeras prácticas a bordo del portaaviones. (COAN vía R. Castro Fox)

El Skyhawk 0669/A-216 inicia el despegue, asistido por la catapulta del portaaviones el 12.10.72, durante el desarrollo de la 5° Etapa de Mar de la Flota. (O. Schibb)

problema. La delicada situación se completaba con la inoperatividad de los cañones Mk. 12 de 20 mm y con el vencimiento para el 30 de Diciembre de todos los cartuchos Mk. 1 de los asientos eyectables. La transferencia de elementos por parte de la Fuerza Aérea, permitió en Marzo de 1982 la habilitación de los Skyhawk 3-A-302 y 3-A-312.

Las ordenes emitidas con motivo de la reconquista de las Islas Malvinas, encontraron a la 3° de Caza y Ataque en una situación crítica. Por ello con fecha 29 de Marzo, fueron embarcados en el portaaviones solamente tres aviones (dos con su PAR vencido). La necesidad del momento, obligó a una intensa actividad de alistamiento de forma tal que el 18 de Abril, fueron incorporados al Grupo Aeronaval Embarcado otros cinco aviones aunque con distintos inconvenientes. Entre el 18 al 25 de Abril y entre el 29 de Abril al 9 de Mayo de 1982, la escuadrilla estuvo desplegada a bordo del ARA (V-2) "25 de Mayo" aunque sin llegar a intervenir en acciones de combate.

El 12 de Mayo de 1982, la unidad inicio un nuevo despliegue esta vez hacia la Base Aeronaval Almirante Quijada (Río Grande), completándose la dotación de ocho aviones y doce pilotos dos días más tarde a las ordenes del Capitán de Corbeta R. Castro Fox comandante de la 3° de Caza y Ataque. La primera misión de combate tuvo lugar el 21 de Mayo, ocasión en la cual dos secciones de aviones atacaron una formación naval británica en el Estrecho de San Carlos. Durante el transcurso de la guerra, la 3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, efectuó 39 misiones de combate, lanzando 43 bombas Mk. 82 de cola cónica y Snakeyes. Sufrió la pérdida de dos oficiales y la destrucción de tres aviones; su accionar causó sin dudas el hundimiento de la fragata HMS (F-184) "Ardent" y averías de distinta consideración en al menos otra fragata de la clase Type 21. La escuadrilla se replegó a su base natural en Comandante Espora recién el 20 de Junio de 1982, haciéndose acreedora a la distinción "Honor al Valor en Combate".

No obstante las bajas sufridas y el estado general de sus aviones, la 3° de Caza y Ataque mantuvo una importante actividad durante el resto del año. Con una media de solo tres aviones al mes, se completaron finalmente 787.60 Hrs de vuelo, participando entre otras en las operaciones de "Fraterno" con la Marinha do Brasil. Al año siguiente, la actividad se intensificó al punto de alcanzar las 1479.90 Hrs de vuelo con los seis aviones remanentes. Sin embargo a partir de 1984, comenzó una etapa de continua declinación con una disponibilidad media de solo uno o dos aviones al mes. La actividad principal era la de instrucción, con vistas a la por entonces inminente entrada en servicio de los 12 A-4E Skyhawk adquiridos en Israel. En efecto, por primera vez desde 1982, un grupo de seis oficiales (Tenientes Larrinaga, Manzella, Martinez, Luque, Pla y Mazorra) completaron el adiestramiento de vuelo en Skyhawk; a los que se sumarían otros dos (Tenientes A. Médici y Henry) durante 1985. La última actividad embarcada tuvo lugar durante la Primera Etapa de Mar del portaaviones entre el 12 al 19 de Julio de 1986. Tomaron parte tres Skyhawk y seis pilotos. El día 15, el Teniente de Navío Larrinaga (3-A-302) luego de ser catapultado realizó un "bolter", entrando en lotería para ser vectoreado hacia Viedma en donde pernoctaría. El 19 de Julio a las 10:40 Hrs despegó desde la cubierta del portaaviones el CC Francisco (Cdte. de la EA33) al mando del A-4Q 3-A-304, a quien le correspondió la circunstancia de efectuar el último catapultaje de la 3° de Ataque. En la segunda mitad de este año, se verificó la recepción de los primeros materiales correspondientes a la orden de compra de los A-4E Skyhawk (que en definitiva nunca llegaron al país), lo cual marcó el cese de actividad de la 3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque.

En 1987 los dos aviones remanentes (el 3-A-302 y el 3-A-309) fueron asignados a la 2° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque. En esta etapa final, permitieron el adiestramiento de los dos últimos pilotos de Skyhawk de la Aviación Naval (Tenientes Machado y Manchinelli), en tanto se estudiaba la conveniencia de mantenerlos en servicio para misiones de reconocimiento aerofotográfico, guerra electrónica y reabastecimiento. El intento no prosperó en vista de las reducciones presupuestarias, y con 316 Hrs de vuelo en el año terminó la carrera operativa del Skyhawk en la Armada Argentina. La ceremonia formal de despedida, se desarrolló en la Base Aeronaval Comandante Espora el 25 de Febrero de 1988. En esta ocasión el 3-A-302 tripulado por el Teniente de Navío F. Médici despegó con destino al Aeroparque Jorge Newbery (Buenos Aires). Durante parte de su navegación fue escoltado por una pareja de Super Etendards y al sobrevolar en su despedida a la Base Aeronaval Punta Indio salieron a su encuentro un AerMacchi MB-326 y un Beech T-34C Turbo Mentor. Al concluir su rodaje en Aeroparque, se cerró una etapa de 15 años de intensa actividad reflejada en mas de 2500 enganches a bordo del portaaviones y 21034.80 Hrs de vuelo.

Operación de cambio de turbina al Skyhawk 0656/3-A-303 al interior del hangar del portaaviones ARA (V-2) "25 de Mayo". (COAN)

Los últimos Skyhawk (3-A-302 y –309) junto a su personal, formados frente a su hangar, fueron transferidos en 1987 a la 2° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque. (COAN)

2 McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk OPERACIONES EN MALVINAS

La 3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque (EA33) al mando del Capitán de Corbeta R. Castro Fox inició las actividades de 1982, en una situación crítica, ya que solamente el 20% de sus aviones se encontraba operativo. Un total de 7 Skyhawks (3-A-301, -304, -306, -307, -308, -309 y –314) presentaban fisuras en los largueros intermedios de la planta alar, de los cuales 4 requerían urgente reparación. Además existían inconvenientes con el vencimiento de los cohetes eyectores Mk.1 y un número insuficiente de ganchos de frenado. Todo esto condicionaba fuertemente la actividad de vuelo, anotándose solamente 67,6 Hrs voladas en Enero y 60, 7 Hrs en Febrero. Marzo encontró a la escuadrilla con 5 aviones desconsignados del servicio (3-A-301, -304, -306, -307 y –309), además otro avión (3-A-314) estaba en el proceso de cambio de ala y uno más (3-A-308) aguardaba turno para el mismo trabajo. Por ello cuando la EA33 recibió órdenes de embarcar en el portaaviones, se debió recurrir al único plenamente operativo (3-A-302) y efectuar una prórroga en otros dos (3-A-305 y –312) para poder constituir un pequeño destacamento integrante del Grupo Aeronaval Embarcado que participó a partir del 29 de Marzo en la "Operación Rosario". Responsable de dar apoyo a la Fuerza de Tareas Anfibia en caso de ser requerido. Durante las acciones de reconquista de las Islas Malvinas, la escuadrilla no tuvo participación, retornando el 5 de Abril a su base natural. En Comandante Espora y tal como ocurría con el resto de las escuadrillas, se dio curso a una febril actividad de alistamiento, que permitió incorporar al servicio a cinco aviones adicionales (3-A-301, -304, -306, -307 y –314) hasta el 17 de Abril, así como cinco pilotos que se hallan sirviendo en otros destinos. Durante el transcurso de una semana, la actividad de vuelo comprendió prácticas de reabastecimiento aéreo con un KC-130H, bombardeo a baja altura con bombas frenadas, combate aire-aire y aterrizaje en portaaviones. Entre el 18 al 25 de Abril se embarcó nuevamente en el portaaviones continuándose el adiestramiento, por ejemplo en misiones de ataque a mar abierto con guía de los S-2E Tracker así como combate contra aviones de la Fuerza Aérea con base en tierra. Toda esta actividad de adiestramiento insumió casi 124 Hrs de vuelo, tras lo cual la 3° Escuadrilla de Caza y Ataque quedó comprendida en el denominado Grupo de Tareas de Ataque GT 80-3, unidad que a las ordenes del Capitán de Fragata J. Czar reunía además a los Super Etendard y SA-316 Alouette.

Ante la inminencia de un enfrentamiento armado, la EA33 embarcó nuevamente el 29 de Abril, fecha a partir de la cual, se mantuvo una guardia en alerta de 2 Skyhawk artillados con Sidewinder en tanto que el resto permanecía configurado para ataque con bombas convencionales. El 1 de Mayo, el S-2E Tracker 0702/2-AS-23 (al mando del Capitán de Corbeta Dabini), en función de explorador aéreo identificó la proximidad de una formación naval británica, integrada posiblemente por un portaaviones quedando la fuerza naval propia en máxima alerta. Por la tarde el radar de exploración del portaaviones identificó la aproximación de aviones, dando lugar a las 15:30 Hrs al catapultaje de una sección de Skyhawks (Capitán Philippi y Teniente F. Médici) que identificó a los presuntos "incursores" como Canberra de la Fuerza Aérea en vuelo hacia Trelew luego de operar en la zona de Malvinas. Por entonces y luego de una cuidadosa evaluación, se decidió lanzar un ataque aéreo a las 06:00 Hrs del 2 de Mayo con 6 Skyhawk - armados con 4 bombas Mk. 82 SE -, el que podría complementarse con un ataque misilístico a cargo del Grupo de Tareas CT79. 4 (corbetas A69 ARA (P-1) "Drummond", ARA (P-2) "Guerrico", y ARA (P-3) "Granville"). Sin embargo esta maniobra tuvo que ser cancelada, ya que las condiciones de viento no permitían el despegue de los aviones con su carga de bombas. Durante una semana los Skyhawk continuaron a bordo del portaaviones aguardando instrucciones, mientras que en ese período se efectuaron otras salidas de intercepción contra aviones que resultaron ser de la Fuerza Aérea.

El 12 de Mayo la escuadrilla recibió ordenes de desplegarse hasta la Base Aeronaval Almirante Quijada (Río Grande), a donde arribaron alrededor de las 13:00 Hrs. La dotación de la unidad que incluía 8 aviones, 12 pilotos y 76 suboficiales se completó el 14 de Mayo, conformándose la UT 80.3.2. Esta unidad se organizó en dos Divisiones a cargo del Capitán de Corbeta Castro Fox y del Capitán de Corbeta Philippi cada una con seis pilotos conformando a su vez dos Secciones. Para afrontar las acciones, se dispuso alistar una división de seis aviones para ataque anti-superfície, con una aeronave adicional de reserva y otra (3-A-302) para misiones de reabastecimiento. Luego de un período de tensa espera, la 3° de Ataque entró en acción el 21 de Mayo de 1982.

En cumplimiento de ordenes recibidas, a las 10:15

Hrs despegaron las secciones de los Capitanes Castro Fox y Zubizarreta hacia el Estrecho de San Carlos con objetivo de llevar a cabo una misión de ataque anti-superfície. Luego de sobrevolar el área sin encontrar objetivos, aterrizaron sin novedad a las 12:10 Hrs. Una nueva misión de ataque es organizada despegando a las 14:10 Hrs la sección del Capitán Philippi (3-A-307) integrada además por el Teniente Arca (3-A-312) y por el Teniente Márquez (3-A-314). Debido a reparaciones de último momento en los 2 Skyhawk equipados con navegadores VLF, se produjo un retraso de quince minutos para la segunda sección del Teniente Rótolo (3-A-306) seguido por el Teniente Lecour (3-A-305) y por el Teniente Sylvester (3-A-301). Todos los aviones, artillados con 4 bombas Mk. 82 SE, volaron en dirección al Estrecho de San Carlos. La primera sección penetró desde el Sur el Estrecho de San Carlos en rasante y a lo largo de la costa Oeste de la Isla Soledad, detectó la presencia de la averiada fragata HMS (F-184) "Ardent". En medio de una meteorología con chubascos y nubes bajas, los aviones maniobraron para atacar alrededor de las 15:15 Hrs con rumbo Oeste, logrando dos impactos (causados por los Skyhawk 3-A-307 y 3-A-312. No hubo confirmación del 3-A-314 por tratarse del último de la sección) directos a popa sobre la banda de babor. Inmediatamente iniciaron el escape hacia el Sur, pero cuando apenas habían recorrido unas 10 millas fueron interceptados al Este de la Isla Swan por 2 Sea Harrier FRS.1 del 800° Sqdn. (tripulados por el Fl. Lt. John Leeming y el Lt Clive Morrell) que cubrían patrullaje antiaéreo sobre Goose Green. El Skyhawk "307" recibió un impacto de misil Sidewinder disparado por el Lt Morrell (Sea Harrier XZ457), destrozándole la cola y obligando a una eyección sobre el mar al Capitán Phillipi. El Teniente Arca, recibió numerosos impactos de cañón de 30 mm sobre el semiala Izq. del mismo Sea Harrier, mientras que el Fl. Lt. Leeming (Sea Harrier XZ500) cañoneaba al Skyhawk "314" que estalló a baja altura, desintegrándose con la muerte del Teniente Márquez. El Teniente Arca luego de "desprenderse" de su perseguidor enfiló hacia Puerto Argentino para intentar un aterrizaje de emergencia. Los daños en el sistema hidráulico y la falta del tren de aterrizaje Izq. forzaron a un abandono del avión. El piloto cayo al mar, siendo rescatado por el UH-1H Huey AE-424 del Ejército, piloteado por el Cap. J. Svendsen; en tanto que el Skyhawk que continuaba volando fue destruido por la propia artillería. La segunda sección alertada de estos sucesos, formó en columna entrando en combate alrededor de las 15:30, contra una formación de cuatro naves en la zona de la Bahía Ruíz Puente. La sección bombardeó en rasante, una fragata Type 21. De acuerdo a fuentes británicas se trataba una vez mas de la infortunada HMS "Ardent" que recibió al menos el impacto de otra Snakeye a estribor, lanzada desde el A-4Q 3-A-306 o desde el 3-A-305. Los componentes de la segunda sección aterrizaron a las 16:40 Hrs en Río Grande, reportándose averías menores por impactos en los Skyhawk 0654/3-A-301 (en un drop) y –305 (parabrisas). Como resultado de la acción se perdió un piloto y tres aviones, pero la fragata Ardent resultó hundida con la muerte de 22 tripulantes.

La primera misión prevista para el día 23 contra un objetivo avistado en la zona del estrecho de Magallanes, fue cancelada cuando el Beech 200 Super King Air (0745/4-G-43) del Capitán de Corbeta Solá identificó la nave como un mercante propio. Instantes después se presentó la ocasión de entrar en combate a la escuadrilla liderada por el Capitán Castro Fox (3-A-301) compuesta además por el Capitán Zubizarreta (3-A-306), Teniente Benítez (3-A-302) y Teniente Oliveira (3-A-305) despegaron a las 12: 35 Hrs con la carga de cuatro Snakeye de 500 lbs. La misión incluyó un reabastecimiento aéreo desde un KC-130H de la Fuerza Aérea; durante el transcurso de esta maniobra el Teniente Oliveira experimentó dificultades técnicas, que lo obligaron a abortar y retornar al punto de despegue. Aproximadamente a las 14:05 Hrs y enfrentando una fuerte barrera antiaérea los Skyhawk atacaron objetivos de superficie. El líder la formación, Capitán Castro Fox bombardeó el buque de asalto anfibio HMS (L-11) "Intrepid" y el Teniente Benítez hizo lo propio contra la fragata HMS (F-170) "Antelope"; mientras que el Capitán Zubizarreta, al no conseguir desprenderse de sus bombas por fallas en el sistema eléctrico del lanzador MER, retornó al continente con su carga completa. Desafortunadamente cuando aterriza con viento cruzado y hielo en superficie, su aeronave sale de pista quebrándose acto seguido, el parante de proa. El Capitán Zubizarreta acciona el control de eyección saliendo disparado con la nariz del Skyhawk hacia abajo, pereciendo por causa del violento impacto contra el suelo. En tanto, el Capitán Castro Fox aterrizó con su aeronave en emergencia por nivel de combustible. Al finalizar esta jornada, los efectivos de la EA33 habían quedado reducidos a solamente 4 aviones (3-A-301, -302, -304 y –305) en condiciones de volar, aunque por distintas fallas 2 de ellos (el 3-A-304 y –305) quedaron temporalmente fuera de servicio. Con un parque tan reducido, las

posibilidades de la escuadrilla eran mínimas.

La misión planificada para el 25 de Mayo, tuvo que ser cancelada –lo mismo que la del día 22 de Mayo- por causa de los fuertes vientos que azotaban la zona de Río Grande. En el ínterin los Skyhawk comenzaron a recibir un nuevo camouflage a dos tonos; los trabajos fueron realizados por personal del Taller Aeronaval Central. Recién hacia el 26 de Mayo mejoraron las condiciones del tiempo, permitiendo un vuelo de reconocimiento armado, en la que tomaron parte los Tenientes Olmedo (3-A-301) y Médici (3-A-302). Luego de sobrevolar la Bahía San Julían (Isla Gran Malvina) sin lograr entrar en contacto con fuerzas enemigas aterrizaron sin novedad a las 11:17 Hrs. Por la tarde despegaron para una misión de reconocimiento armado antisuperfície, los Tenientes Rótolo (3-A-301) y Oliveira (3-A-302), la que se canceló por problemas durante la operación de reabastecimiento aéreo. Al día siguiente, despegaron a las 09: 20 Hrs los Tenientes Oliveira (3-A-301) y Olmedo (3-A-302), con 4 bombas Mk.82 SE, para una nueva misión de reconocimiento ofensivo sobre el área de Cabo Belgrano y Bahía San Julían (Isla Gran Malvina). No hay contacto con el enemigo, retornando sin novedad a las 11:05 Hrs. Otra misión prácticamente idéntica, se ejecutó el 28 de Mayo, con la participación de los Tenientes Sylvester (3-A-301) y Lecour (3-A-302), con la intención de bombardear un objetivo en la zona de Punta Federal (Estrecho de San Carlos). La misión que requirió reabastecimiento, concluyó a las 13:05 Hrs sin haber encontrado fuerzas enemigas por causa de meteorología adversa sobre el área objetivo; terminando de esta forma las acciones en el mes de Mayo durante el cual se ejecutaron 88, 90 Hrs de vuelo.

En todas estas acciones y en las siguientes, necesariamente debía emplearse al Skyhawk 3-A-301 por tratarse de la única aeronave con el sistema VLF/Omega, elemento esencial para poder navegar con seguridad sobre el mar. Recién hacia el 11 de Junio pudo terminarse la reparación del 3-A-306. Los Tenientes Oliveira (3-A-301) y Olmedo (3-A-305) efectuaron un bombardeo rasante con bombas Mk.82 LDGP (de cola cónica) sobre una posición designada en la Isla Broken, el día 8 de Junio regresando sin novedad a las 10:47 Hrs. Un día después, son enviados a atacar una nave de desembarco encallada en la Bahía Fitz Roy -probablemente el RFA (L3505) "Sir Tristram", seriamente averiado el día anterior por la Fuerza Aérea- los Tenientes Rótolo (3-A-301) y F. Médici (3-A-302). En proximidades del blanco, se reciben ordenes retransmitidas desde el Super King Air 0746/4-G-44 de abortar, al detectarse la presencia de tres patrullas de Sea Harriers en zona. La última salida operativa de la EA 33 consistió en una misión de reconocimiento armado, ejecutada el 12 de Junio. Participaron el Teniente Rótolo (3-A-301) y el Teniente F. Médici (3-A-302), quienes aterrizaron sin novedad en Río Grande a las 16:05 Hrs, luego de haberse cruzado con una escuadrilla de Sea Harriers.

El 14 de Junio, la 3° de Caza y Ataque regresó exhausta a su base natural en Comandante Espora. Sus cansados Skyhawk –todos técnicamente fuera de servicio, por falta de cohetes eyectores- completaron solamente 33.2 Hrs de vuelo en el mes. Únicamente quedaba en condiciones el 3-A-309, que fue librado al servicio luego de un vuelo de prueba el 11 de Julio. Por su desempeño, la Bandera de Guerra de la EA 33 fue condecorada con la distinción "Honor al Valor en Combate", lo mismo que el Capitán de Corbeta Castro Fox, el Capitán de Corbeta Philippi y el Teniente de Navío Arca. El Capitán de Corbeta Carlos Zubizarreta y el Teniente de Fragata Marcelo Márquez fueron condecorados Post-Mortem con la medalla "Muerto en Combate". Aún cuando solo se trató de una pequeña unidad, quedó demostrado como los años de adiestramiento y una gran voluntad del personal de la escuadrilla pudieron sobreponerse a todas las dificultades y limitaciones, produciendo graves pérdidas al enemigo.

1° División

Capitán de Corbeta Rodolfo Castro Fox
Teniente de Corbeta Félix Médici
Teniente de Navío Marco Benítez

Capitán de Corbeta Carlos Zubizarreta
Teniente de Navío Alejandro Olmedo
Teniente de Navío Carlos Oliveira

2° División

Capitán de Corbeta Alberto Philippi
Teniente de Fragata Marcelo Márquez
Teniente de Navío José Arca

Teniente de Navío Benito Rótolo
Teniente de Navío Carlos Lecour
Teniente de Navío Roberto Sylvester

Skyhawks ingresando a la Base Aeronaval Cdte. Espora, luego del operativo de traslado en medio de fuertes medidas de seguridad. (Armada Argentina)

Una escuadrilla de 9 Skyhawks desfiló sobre Puerto Belgrano conmemorando el día de la Armada, 17.05.73. (COAN)



Skyhawk 0657/3-A-304 a bordo del portaaviones, en uno de los embarques operativos inmediatamente posteriores a la guerra. (Col. J. Núñez Padín)

En la plataforma de Cdte. Espora a fines de Julio de 1982, los Skyhawks 3-A-304, -301 y-309 luciendo los tres esquemas de pintura utilizados en tiempos de guerra. (R. Castro Fox)

Los A-4Q de la 3° de Caza y Ataque, comparten la plataforma con los A-4P del Grupo 5/ Fuerza Aérea desplegados a Cdte. Espora en ocasión de la disputa por el Canal de Beagle. 27.12.78. (J. Núñez Padín)

Sobre la cubierta del portaaviones, se observan los tres Skyhawk de la EA33, que tomaron parte del "Operativo Rosario", Abril 1982. (COAN)

A-4Q Skyhawk 0654/3-A-301, con una carga máxima de bombas Mk. 82 y el banderín del Cdte. de la EA33. Base Aeronaval Cdte. Espora, Mayo de 1984. (J. Núñez Padín)

A-4Q Skyhawk 0657/3-A-304 en camouflage táctico para operaciones terrestres. Base Aeronaval Cdte. Espora, Septiembre de 1982.

A-4Q Skyhawk 0655/3-A-302 en el esquema de pintura "low-viz" definitivo. Base Aeronaval Cdte. Espora, Diciembre de 1986. (J. Núñez Padín)

A-4Q Skyhawk 0662/3-A-309 con 6 Mk-82 SE en estación central y dos drops de 300 gals. en las estaciones alares. Base Aeronaval Cdte. Espora, Mayo de 1984. (J. Núñez Padín)

Pocos días después de que el A-4Q Skyhawk 0657/3-A-304, cumpliera el último catapultaje desde el PAL V-2, con el CC Francisco el 19 de Julio de 1986, fue fotografiado al interior de su hangar en Cdte. Espora. Agosto 8, 1986. (J. Núñez Padín)

El TC Luque junto al A-4Q Skyhawk 0658/3-A-305 al final de un tema de adiestramiento en la Base Aeronaval Cdte. Espora. Junio 7, 1984. (J. Núñez Padín)

3 McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk TÉCNICA

La Aviación Naval Argentina adquirió un total de 16 McDonnell Douglas A-4B Skyhawks en virtud del contrato FMS-Foreign Military Sale Case AR-BBP-PO, procedentes de la reserva de la US Navy. Al mismo tiempo se firmó el contrato MDC J0-125 con la McDonnell Douglas Corporation, fechado el 21 de Septiembre de 1970 con objeto de realizar trabajos de recorrida en las 16 células escogidas al efecto. Los trabajos incluían una serie de amplias reformas, especificadas en el Aircraft Modification and Reaconditioning Agreement (No. DAC 70-97-T) las que dieron lugar a la versión A-4Q específica de la Armada Argentina. El elemento más importante del programa fue el reemplazo del reactor J65-W-16 de 7500 lbs de empuje, por el reactor J65-W-20 que entregaba 8400 lbs. Además se incorporaron una serie de reformas estructurales en la célula del avión, además de la modificación del ala, para incorporar el uso de spoilers. Las mejoras incluyeron la instalación de un paquete de equipos electrónicos nav/comm, similar al utilizado en los A-4F. Todos estos trabajos se llevaron a cabo en las facilidades de la Tulsa Rework Facility (Oklahoma) y luego de los vuelos de prueba las aeronaves se concentraban en la Cecil Field NAS. Todos los Skyhawk fueron equipados con asientos eyectables Douglas Escapac 1A-1 que permitían eyecciones en condiciones 0/0. Cabe consignar que de las 8 células adicionales de repuesto, 2 recibieron las mismas modificaciones estructurales de los A-4Q además de disponer alas equipadas con spoilers. Algunos de estos aviones, pertenecieron al subtipo TA-4B en virtud de su empleo como entrenadores monoplazas.

Si bien el A-4Q Skyhawk era una aeronave de ataque, fue utilizado en roles de apoyo como el de reconocimiento aerofotográfico. Para tal efecto, se desarrolló el pod VICON 18 equipado con 6 cámaras oblicuas Vinten, que permitían efectuar vuelos de reconocimiento a gran altura. El contenedor instalado en el soporte ventral fue utilizado por primera vez el 6 de Agosto de 1974 en el Skyhawk 0660/3-A-307 tripulado por el Capitán de Corbeta E. Alimonda. Este sistema fue ampliamente usado y al menos 8 Skyhawk se adaptaron como "fotógrafos". También mediante el empleo del sistema Buddy-Pack ventral fue posible por primera vez efectuar trabajos de reabastecimiento aéreo en el ámbito de la Aviación Naval. Es interesante destacar que los 3 equipos Sargent Fletcher 31-300 utilizados fueron adquiridos a Israel ya que la US Navy por entonces disponía de un numero insuficiente de sistemas para su propio uso. A lo largo de su carrera operativa en la Armada, 6 Skyhawk fueron adaptados para su empleo eventual como "tanqueros".

Para 1978 era evidente la necesidad de equipar a los aviones con medios más precisos para navegar sobre el mar, ya que el sistema AN/ASN-19 nunca tuvo un desempeño satisfactorio dada su antigüedad. Para remediar la situación, se encaró la instalación de un navegador tipo VLF/Omega. Distintas circunstancias retrasaron la implementación de este proyecto, hasta que a fines de Abril de 1982 se concretó la instalación de sistemas Global GNS-500A en los Skyhawk 0654/3-A-301 y 0659/3-A-306 justo a tiempo para las operaciones de combate. Las decrecientes partidas presupuestarias impidieron la compra de equipos adicionales para el resto de los aviones. Solamente tras la pérdida del 0659/3-A-306, el Skyhawk 0662/3-A-309 recibió un sistema VLF/Omega Serie II. Otro componente de funcionamiento deficiente el TACAN AN/ARN-21 llegó a ser sustituido en el 0654/3-A-301 por otro del modelo AN/ARN-118 (V).

El avance y complejidad de las operaciones aéreas desnudaron una de las falencias del A-4Q Skyhawk como lo era la carencia total de sistemas de contra-medidas electrónicas. Ante la negativa de Estados Unidos de proveer este tipo de elementos, el Taller de Óptica y Control de Tiro de Puerto Belgrano comenzó a desarrollar en 1978 un detector de emisiones de radar en el marco del denominado "Proyecto Alerta". El prototipo identificado como CME Mk.1 Mod. 0 fue instalado en el Skyhawk 0662/3-A-309 siendo ensayado en vuelo por primera vez el 24 de Mayo de 1981. En dicha ocasión, se realizaron experiencias, durante las cuales fue captada perfectamente la señal del radar Type 909 del destructor ARA (D-1) "Hércules". El sistema estaba compuesto por cuatro antenas instaladas en la proa y en la cola en la zona del escape del reactor, además de un lanzador de señuelos y un intervalómetro/programador electrónico. Una conjunción de factores técnicos y económicos interrumpieron estos trabajos, planeándose más tarde la compra de 11 kits Thomson/CSF BF de alerta radar para uso en los Skyhawk. La compra de estos equipos y de 3 sistemas jammer tampoco llegó a materializarse. En 1980 fue cancelado el proyecto de reemplazar los cañones originales de 20 mm por cañones DEFA 552 de 30 mm a cargo de la Israel Military Industries. Asociado al sistema de armas, durante 1974 se evaluó

operativamente la mira Ferranti ISIS 126 en el Skyhawk 3-A-313 y luego de 1982 el Skyhawk 3-A-302 sería equipado con una de las cuatro miras de A-4C que existian en el inventario del Arsenal Aeronaval n° 2.

La inspección realizada en el Skyhawk 3-A-306 por causa de pérdida de combustible mientras se hallaba operando en el portaaviones el día 8 de Noviembre de 1981, determinó la presencia de fisuras en el larguero alar. Este problema que afectaba a un total de 7 aviones les imponía severas limitaciones operativas- aún cuando debieron participar en las acciones de guerra de 1982 en esas condiciones. Pocas semanas después de detectada la falla, se buscó adquirir alas de A-4C equipadas con cinco soportes para cargas externas. Dado que las gestiones no arribaron a buen término, se procedió al empleo de las alas provenientes de los A-4B almacenados en el Taller Aeronaval Central. La reducida disponibilidad de componentes, solo permitió dotar de las "nuevas" a los Skyhawk 3-A-301, 3-A-304, 3-A-308 y 3-A-309. Por último debe reportarse, que por disposición n° 133 "C" /75 se ordenó en 1975 al Taller Aeronaval Central la tarea de recuperar 2 A-4Q adicionales utilizando aquellas dos células de A-4B modificadas y motores J65-W-20 disponibles en depósito. Diversos cambios en las prioridades asignadas hicieron que los trabajos avanzaran muy lentamente, hasta que los mismos se reactivaron en 1979 asignándoles las identificaciones 0743/3-A-317 y 0744/3-A-318. Vista la carencia de repuestos, estos aviones nunca llegaron a ser completados y serían finalmente descargados por Resolución n° 21/82 "R" del Arsenal Aeronaval n° 2.

McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk
Avión de caza y ataque embarcado monoplaza, monomotor.
Dimensiones: Longitud x Envergadura x Alto: 12.01 x 8.38 x 4.57 m
Peso: Vacío, 4600 Kg. Máximo de despegue: 10200 Kg.
Performances: Velocidad máx. 1052 Km/Hr. Techo de Servicio 41950 Ft. Radio de combate 465 nm/ 2.5 Hrs.
Planta de Poder: 1 reactor Wright J65-W-20 de 34.7 kN (8400 lbs).
Principales Sistemas: TACAN AN/ARN-21 y AN/ARN-118 (V), IFF AN (APX-72, UHF/DF AN/ARA-50, UHF/VHF AN/ARC-109, ADF (Radiocompas) DF-203, altímetro radar AN/APN-141. VLF/ Omega Global 500A. ILS 51RV-1.Asiento RAPEC Douglas Escapac 1A-1.
Armamento: 2 cañones Mk. 12 de 20 mm y 100 proyectiles c. u. Tres estaciones alares para cargas externas de hasta 2724 Kg. Bombas: Mk. 76 (inertes de práctica), Mk. 77 Mod. 5 (incendiaria de 238 lts/ 235 Kg.), Mk. 81 LDGP (250 lbs), Mk. 82 LDGP (540 lbs, cola cónica), Mk. 82 SE Snakeye (570 lbs, cola Mk. 15) y Mk. 83 LDGP (1040 lbs, cola cónica), Mk. 70 (Condib), Mk. 86, Modelo PGBR 125 Española, Modelo 375 (Napalm española) ; lanzacohetes LACO 7 y LACO 19, LAU-10A (4 x 5 in ZUNI/Mk. 24), LAU-68/131 (7 x 2.75 in), LAU-69A (19 x 2.75 in) ; cohetes Aire-Tierra EDESA Albatros; misiles Aire-Aire Ford Aerospace AIM-9B Sidewinder. Pod fotográfico VICON 18. Pod reabastecimiento Sargent-Fletcher 31-300.

4 McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk HISTORIAS INDIVIDUALES

0654 A-4Q SKYHAWK (msn 12118)

Ex USN BuAer 144872. Recibido en 02.72 como 0654/3-A-201. Asignado a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0654/3-A-301. Aterrizaje con tren arriba el 30.12.78 sobre la Pista 34 de la Base Aeronaval Cdte. Espora, piloto CC I. Lavezzo ileso, avión reparado. Fuera de servicio el 29.08.80, por pérdida de combustible en el ala. Fuera de servicio entre el 17-24.03.81, por la misma causa. Resultó con averías leves, durante la misión de combate del 21.05.82. Intervino en misiones de combate los días 23, 26, 27 y 28.05 y los días 08, 09 y 12.06.82. Desactivado el 10.05.86, efectuando su último vuelo el 19.07.86, completando 6036.50 Hrs. Transferido a préstamo al ENET N° 1 "Jorge Newbery" (Villa Luzuriaga/ Buenos Aires) el 04.12.91.



Skyhawk 3-A-301 al final del aterrizaje forzoso en EPO, el 30.12.78. (COAN)

Entre las diferentes cargas que podía transportar el Skyhawk, se observan los 4 lanzacohetes LAU-69 y las bombas Mk. 82. Al frente se aprecia el dispositivo de frenado de un Mk-82 SE y un lanzacohetes LAU-68A. A los costados bombas de ejercicio Mk. 76. (Col. J. Núñez Padín) En la foto inferior se aprecia un AIM-9B Sidewinder –primer misil aire-aire utilizado en la Aviación Naval – y 2 contenedores de bombas incendiarias Mk-77. (J. Núñez Padín)

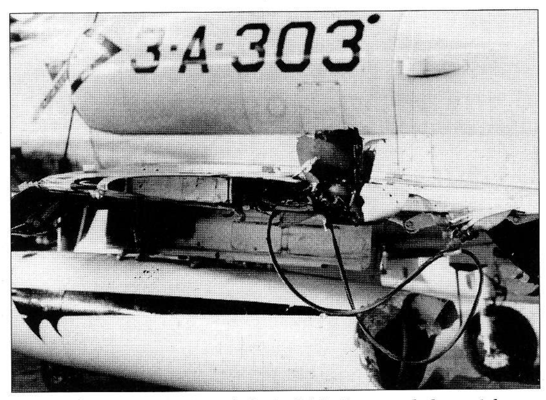


0655 A-4Q SKYHAWK (msn 12128)

Ex USN BuAer 144882. Recibido en 02.72 como 0655/3-A-202. Asignado a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0655/3-A-302. Averiado el 16.05.74 durante un catapultaje desde el ARA (V-2) "25 de Mayo", al mando del CC C. Nabias. Averiado el 13.10.79, reparado. Avión configurado para operar como tanquero. Averiado el 18.05.82 por retracción accidental del tren de aterrizaje en Río Grande. Desactivado en 1987. Último vuelo el 25.02.88, completando 4929.30 Hr. Transferido a la Escuela de Mecánica el 25.02.88 como material didáctico. Transferido en 1998 al Museo de Aviación Naval (Bahía Blanca).

0656 A-4Q SKYHAWK (msn 12141)

Ex USN BuAer 144885. Recibido en 02.72 como 0656/3-A-203. Asignado a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0656/3-A-303. Avión configurado como fotógrafo. Averiado el 23.09.77 durante un aterrizaje en el ARA (V-2) "25 de Mayo" con pérdida de parte del semiala Izquierda, por impacto de cable de frenado. Posterior aterrizaje de emergencia en Comandante Espora, piloto TN R. Castro Fox, avión reparado. Averiado el 13.10.79 durante un aterrizaje en Río Grande. Fuera de servicio entre el 20.01 al 24.03.81, por modificaciones asociadas al Proyecto Alerta. El 09.08.81 a las 16: 01 Hrs se precipitó al mar desde la cubierta del portaaviones ARA (V-2) "25 de Mayo" por rotura del cable de frenado n° 4 durante un enganche normal. Piloto CC R. Castro Fox herido. Aeronave desactivada con un TFT 4349.90 Hrs.



Averías en el Skyhawk 3-A-303, luego del accidente del 23.09.77. (R. Castro Fox)

0657 A-4Q SKYHAWK (msn 12161)

Ex USN BuAer 144915. Recibido en 02.72 como 0657/3-A-204. Asignado a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0657/3-A-304. Configurado para operar como tanquero y fotógrafo. Fuera de servicio entre el 20.01.84 al 07.02.84, por instalación de "equipo especial". Averiado el 17. 09. 84 a raíz de una colisión contra un pájaro, piloto CC M. Iriart. Desactivado el 28.10.87 con un total de 5528 Hrs de vuelo. Gate guardian en el Comando General de la Armada (Capital Federal).



Skyhawk 3-A-304 en el ARV-2. (J. Núñez Padín)

0658 A-4Q SKYHAWK (msn 12175)

Ex USN BuAer 144929. Recibido en 02.72 como 0658/3-A-205. Asignado a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0658/3-A-305. Aeronave configurada para operar como fotógrafo. Colisión aérea el 30.04.74 al mando del TN A. Bedacarratz, reparado. Averiado en combate el 21.04.82, reparado. Estrellado el 22.05.86 durante un vuelo de adiestramiento en Cdte. Espora. Piloto TF J. Plá, eyectado. Aeronave destruida con un total de 4525.30 Hrs. de vuelo.

0659 A-4Q SKYHAWK (msn 12209)

Ex USN BuAer 144963. Recibido en 02.72 como 0659/3-A-206. Asignado a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0659/3-A-306. Aeronave configurada para operar como tanquero y fotógrafo. Averiado el 26.10.72, mientras era tripulado por el TN C. Ruíz, reparado. Averiado en vuelo el 02.06.75, durante práctica de reabastecimiento, piloto CC J. Troitiño. Fuera de servicio en 11.81, por pérdida de combustible. Cambio de ala en 02.82. Aterrizaje de emergencia con carga completa de bombas en la Base Aeronaval Alte. Quijada el 23.05.82 sufriendo la rotura del parante de la rueda de proa, carenados y nariz. Su tripulante el CC C. Zubizarreta se eyecta sin lograr completar el ciclo, impactando contra el suelo lo que provoca su muerte. Aeronave reparada. Estrellado durante un vuelo de adiestramiento nocturno sobre la

Close-Up del cañón Mk-12 de 20 mm. Su rendimiento totalmente deficiente, motivo varios estudios para su reemplazo por cañones de 30 mm, lo que nunca se efectivizó. (J. Núñez Padín)

La imagen permite apreciar claramente el slat desplegado, la luz de posición, así como las tapas de inspección para acceso al reactor. (J. Núñez Padín)

El A-4Q Skyhawk 0655/3-A-302, tripulado por el TC Médici, intervino el 12 de Junio de 1982, en lo que fue la última salida operacional de la escuadrilla durante la guerra. Cdte. Espora, 20 de Junio de 1985. (J. Núñez Padín)

El A-4Q Skyhawk 0657/ 3-A-205 configurado para una exhibición de armamento con 6 Mk-81 Slick y 4 LAU-69, pocos días después de su arribo al país. (J. Núñez Padín)

Base Aeronaval Cdte. Espora el 11.11.82. Piloto TC R. Loubet Jambert muerto y aeronave destruida (Parte de averías 58/82). TFT 4840.70 Hrs.

0660 A-4Q SKYHAWK (msn 12229)

Ex USN BuAer 144983. Recibido en 02.72 como 0660/3-A-207. Asignado a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0660/3-A-307. Aeronave configurada para operar con misiles AIM-9B y góndola fotográfica. El 13.11.81 fue transferido al Arsenal Aeronaval n° 2 por fisuras en larguero intermedio del ala, disponiéndose el cambio de ala. El 07.04.82 se anulan los trabajos mencionados, ordenándose su inmediato alistamiento. Derribado el 21.05.82 sobre el Estrecho de San Carlos en proximidades de Port Howard, piloto CC A. Philippi eyectado sobre el mar. TFT 4678.8 Hrs.



Skyhawk 3-A-307, despegando desde el PAL, en 05.79. (La Nueva Provincia)

0661 A-4Q SKYHAWK (msn 12234)

Ex USN BuAer 144988. Recibido en 02.72 como 0661/3-A-208. Asignado a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0661/3-A-308. Aeronave configurada para operar como avión fotográfico y tanquero. Transferido al Taller Aeronaval Central el 10.01.79 para reparar pérdida de combustible en el ala. Ultimo vuelo el 19.12.85. Desconsignado el 18.01.86 con un total de 6169,60 Hrs de vuelo. Desarmado durante 06.86 y transferido al Aero Club Mar del Plata, como monumento y matrícula ficticia 0667/3-A-314. Descargado oficialmente con fecha 21.06.90 según Expdte. ARV2 N° 18/89 "R".

0662 A-4Q SKYHAWK (msn 12235)

Ex USN BuAer 144989. Recibido en 02.72 como 0662/3-A-209. Asignado a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0662/3-A-309. Avión configurado como fotógrafo. Fuera de servicio el 26.12.80 por planeador vencido. Averiado el 08.07.85 por aterrizaje con tren arriba en la Base Aeronaval Cdte. Espora, al mando del CC R. Agotegaray, reparado. Ultimo vuelo el 31.07.87. Desconsignado el 28.10.87 con un total de 5538.10 Hr. y desactivado el 21.06.89 según Expdte. ARV2 N° 18/89 "R". Asignado al Museo de Aviación Naval (Bahía Blanca). Transferido en préstamo a la Marinha do Brasil, para pruebas de compatibilidad a bordo del NAeL (a-11) "Minas Gerais". Vendido al exterior y registrado el 02.09.98 como N82079 a nombre de la Aircraft Charter Services (Houston-Texas).



Skyhawk 3-A-309 en el MUAN, antes de su venta. (J. Núñez Padín)

0663 A-4Q SKYHAWK (msn 12247)

Ex USN BuAer 145001. Recibido en 02.72 como 0663/3-A-210. Asignado a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0663/3-A-310. Cayó al mar desde la cubierta del ARA (V-2) "25 de Mayo" a las 10:14 Hrs del 13.06.75 provocando la muerte del TF C. Etchegoyn.



Skyhawk A-210 en config. inusual con drop en el

0664 A-4Q SKYHAWK (msn 12250)

Ex USN BuAer 145004. Recibido en 02.72 como 0664/3-A-211. Asignado a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0664/3-A-311. Destruido el 18.07.77 por impacto contra un terraplén próximo a la cabecera de pista del Aeropuerto de Río Gallegos. Piloto CC J. Czar eyectado, aeronave destruida (Parte de averías n° 16/77) con un total de 4859.00 Hrs de vuelo.

0665 A-4Q SKYHAWK (msn 12256)

Ex USN BuAer 145010. Recibido en 02.72 como 0665/3-A-212. Asignado a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0665/3-A-312. Averiado el 29. 03.73 durante un catapultaje desde el portaaviones ARA (V-2) "25 de Mayo", con perforación del tanque integral de combustible y daños en flap Izquierdo y cohetera central, reparado. Aeronave configurada como tanquera. Fuera de servicio el 19.09.80, por pérdida de combustible en el ala, reparado. Averiado en combate el 21.05.82 sobre el Estrecho de San Carlos, precipitándose a tierra aproximadamente a las 16:00 Hrs en proximidades de Puerto Argentino. Piloto TN J. Arca eyectado sobre el mar, rescatado. Aeronave destruida con un total de 4957.30 Hrs de vuelo.

0666 A-4Q SKYHAWK (msn 12271)

Ex USN BuAer 145025. Recibido en 02.72 como 0666/3-A-213. Asignado a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0666/3-A-313. Cayó desde la cubierta del portaaviones ARA (V-2) "25 de Mayo" a las 17:35 Hrs del 23.09.75, luego de completado un enganche normal. Piloto TN C. Sánchez Alvarado, eyectado.

0667 A-4Q SKYHAWK (msn 12296)



Skyhawk 0667/3-A-314 con el TF Barraza, se apresta a realizar la maniobra de despegue, en la mañana del 11.05.80, para un turno de PAYD. (Armada Argentina)

Ex USN BuAer 145050. Recibido en 02.72 como 0667/3-A-214. Asignado a la 3° EscAer de Caza y Ataque como 0667/3-A-314. Avión configurado para operar como tanquero y fotógrafo. Averiado en vuelo el 22.06.78 al mando del TN C. Sánchez Alvarado, reparado. Fuera de servicio durante 11.81, por fisuras en el larguero intermedio. Cambio de ala el 01.02.82. Derribado el 21.05.82 sobre el Estrecho de San Carlos, con la muerte del TF M. Márquez. TFT 4540.60 Hrs de vuelo.

0668 A-4Q SKYHAWK (msn 12299)

Ex USN BuAer 145053. Recibido en 02.72 como 0668/3-A-215 de la 3° EscAer de Caza y Ataque. Estrellado el 27.06.73 sobre el mar a 9 MN de Monte Hermoso (Buenos Aires), provocando la muerte del TN E. Marty (desaparecido). TFT: 3593.40 Hrs de vuelo.

0669 A-4Q SKYHAWK (msn 12307)

Ex USN BuAer 145061. Recibido en 02.72 como 0669/3-A-216 de la 3° EscAer de Caza y Ataque. Estrellado el 16.01.73 en proximidades del paraje La Vitícola (Buenos Aires), provocando la muerte del TF M. Peña. TFT: 2967.50 Hrs de vuelo.

0743 A-4Q SKYHAWK (msn 12154)

Ex USN BuAer 144898. Adquirido según FMS Sale Case AR-BCM-P1 en 1971. Asignado durante 1975 al Taller Aeronaval Central para su reactivación y puesta en servicio como 0743/3-A-317. Descargado por Disposic. N° 21/82 del Arsenal Aeronaval n° 2. Desguazado.



Restos del Skyhawk BuAer144898, que habría sido el 3-A-317. (J. Núñez Padín)

0744 A-4Q SKYHAWK (msn 12281)

Ex USN BuAer 145035. Adquirido según FMS Sale Case AR-BCM-P1 en 1971. Asignado durante 1975 al Taller Aeronaval Central para su reactivación y puesta en servicio como 0744/3-A-318. Descargado por Disposic. N° 21/82 del Arsenal Aeronaval n° 2. Desguazado.



Portaaviones ARA (V-2) "25 de Mayo" navegando en "El Rincón" durante la 5° Etapa de Mar, entre el 12 al 14 de Octubre 1972. A bordo los Skyhawk A-206, -211, -214, -215 y –216 que cumplieron prácticas de aterrizaje y despegue además de ataques antisuperficie rasante. (Col. J. Núñez Padín). Insert: A-4Q despegando de la cubierta, durante una PAYD.

5 McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk ENGLISH ABSTRACT

Although the A-4Q Skyhawk entered in service during early seventies, their antecedents can be found in 1955, when the Argentine Navy projected the purchase of one secondhand, medium size carrier to be equipped with 3 squadrons: a fighter sqdn with F9F Panther, a fighter-bomber sqdn with F4U Corsair plus a strike sqdn with AD-3 Skyraiders. The subsequent story was different, since the Armada Argentina purchased the British carrier HMS "Warrior", which only allowed the operation of the F4U Corsairs, while the F9F Panthers were relegated to shore-base operations. Lamentably the most powerful AD Skyraiders, were not available for export at that time. But in the next years, the Argentine Naval Avtn maintained its interest in the type. During early sixties, few argentine navy pilots completed a flight training stage aboard Skyraiders. During 1964, the Argentine Navy intended to purchase a batch of 12 AD-6 Skyraiders and again, the request was rejected (together with 24 T-28C Trojan). Instead the Naval Command was offered a batch of several overhauled A-4A Skyhawks.

The Argentine Navy order A-4s

The Douglas proposal for reaconditioned A-4A Skyhawks was not considered until 1965, when it was know that the Fuerza Aérea Argentina signed a purchase contract, covering 50 A-4B Skyhawk with deliveries during 1966. The Armada Argentina placed an order for the same model without success, since no more Bravo models were available for export at that time. Once again, it was offered a batch of 30 overhauled A-4A Skyhawks. By the second half of the sixties, the Naval Aviation was in urgent need of first line combat airplanes, after the deactivation of aged F4U Corsairs and F9F Panthers. The recently received MB-326GB as well the armed T-28 only provided a temporary solution and limited strike capabilities. In the meantime the continued efforts of the Armada ended with success when the US Navy agreed the release of A-4B Skyhawks. The terms of the FMS contract (Case AR-BBP-PO) included the provision of 16 airplanes which will be overhauled by Douglas Aircraft at their Tulsa Rework Facility. A group of 8 pilots under command of Capt. Invierno, completed a training programm flying Skyhawks at Grupo 5/ Fuerza Aérea plus at the VA-127 "Royal Blues" /USN. After flight tests, the last Skyhawk was handed over on December 1971. Finally the 16 A-4Q Skyhawks were loaded aboard the carrier ARA (V-2) "25 de Mayo" together with 8 A-4B, spares and other related equipment.

The A-4Q entered in service

With the arrival of the Skyhawks, it was activated the 3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, while Capt. Invierno was appointed as its CO. The squadron was based at Comandante Espora, home of the Fuerza Aeronaval n° 2. While those pilots trained in the States, worked hard to achieve the IOC status, on March 16, 1972 started the first Skyhawks flying course into the country. By August 1972 the 3° de Caza y Ataque went aboard the carrier, performing deck-landings and take offs at sea. The introduction of the Skyhawk represented a significant step forward for the fleet combat capabilities. Although the A-4Q Skyhawk was a light weight attack plane, its 6000 lbs of bomb load represented a significant improvement over the 1500 lbs carried by the T-28P Fennec. Sidewinder armed Skyhawks, provided air defence cover for the sea fleet. Every year the 3rd Attack & Fighter Sqdn. completed between 5 to 8 deployments on board the ARA (V-2) "25 de Mayo", and by 1978 their pilots were able to perform night operations. They were trained also to launch night strikes, against naval targets, using the technique to drop Mk. 24 and Mk. 45 flares from specially configured A-4Qs. To overcome the lack of radar hardware, Skyhawk flights were directed to the targets into open sea, under the guidance of SP-2H Neptunes or S-2E Trackers. It was extensivelly used the in-flight refueling technique, using the buddy-pack equipment. One tanker Skyhawk fitted with the Sargent Fletcher Mod. 31-300 ventral pod was able to refuel up to two aircrafts. The squadron mastered, tactic developments to strike naval surface targets, using free-fall iron-bombs.

The A-4Q in combat

The squadron was very close to see action in the last weeks of 1978, due to the territorial dispute over the Beagle Channel area. Both Argentina and Chile readied their forces for an eventual clash, and the Armada Argentina moved its Flota de Mar under the code name "Tronador" operation. The argentine carrier sailed to the area with 11 A-4Q and 17 pilots as part of the Grupo Aeronaval Embarcado. Between 8 to December 24, the Skyhawks performed several CAP missions and in two opportunities they made interceptions of the so-called "lobos" (wolves) or intruding aircrafts. At least, on December 19, a Skyhawk was very close to shoot down a Chilean Navy´s CASA 212 Aviocar. Some years later, the squadron received orders to be ready for action, but in 1982 the opponent was the powerful Royal Navy and the Skyhawk flight line showed the consequences of 10 years of intensive activity. After an initial period aboard the carrier, the 8 airworthy Skyhawks were redeployed to Río Grande NAS on May 12, 1982. The group was organized in two flight of 3 aircrafts configured for strike actions, while another was in reserve and another configured as tanker. The 12 pilots distributed in 2 divisions leaded by experienced Captains Castro Fox and Philippi. Between May 21 to June 12, the EA33 launched a total of 39 strikes in 8 days of operations, dropping 43 Mk-82 bombs (most of them Snakeyes) firing 662 20 mm rounds. The unit was credited with the destruction of the HMS Ardent-which received two fatal blows of 250 lbs Mk. 82 SE bombs- for the price of 3 A-4Q and the loss of Lt. Márquez. Two days latter, the sqdn´s XO Capt. Zubizarreta was killed after an unsuccessful ejection from its airplane at Río Grande. On the same day, the Skyhawks bombed the HMS "Antelope" and the HMS "Intrepid". After the war, the survivors were mainly used to provide advanced training, until the reception of the A-4E (later embargoed). By 1986, only 3 Skyhawks remained in active status, while the last 2 were transferred to the 2° Attack and Fighter Sqdn in 1987. The last flight was performed on February 25, 1988 when the A-4Q 3-A-302 was ferried from Cdte. Espora to Buenos Aires with Lt F. Medici at the controls. A chapter of 15 years of life was closed.

Skyhawk 0667/A-214 en final, sobre la popa del portaaviones con gancho abajo durante prácticas PAYD. (Col. J. Núñez Padín)

Skyhawk 0659/A-206 inicia la carrera de despegue, impulsado por la catapulta a la cual se halla amarrado por estrobos de acero. (Col. J. Núñez Padín)

Dibujos: Guillermo Landa

TFCB Marcelo G. Márquez (Loro)
18.04.54 – 21.05.82

McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk 0667/3-A-314. 3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, Base Aeronaval Río Grande. Mayo 1982.

Tripulado por el TF Marcelo "Loro" Márquez fue derribado el 21 de Mayo de 1982, luego de participar en el ataque contra la fragata HMS "Ardent". Configuración standard en Gris Claro (FS36440) en las superficies superiores y Blanco (FS37875) en las superficies inferiores. En el timón, la Insignia Nacional en Celeste (IRAM 08-2-055) y Blanco (FS27886) con el Sol en Amarillo (IRAM 05-2-030). Todas las marcas, anclas (en las cuatro posiciones alares), panel anti-reflejo y filetes en los drops, en color Negro Mate (FS37038). La insignia de la escuadrilla pintada sobre el costado Izquierdo únicamente. En el momento del derribo el Skyhawk llevaba las marcas personales : TC Médici Félix, CS Wusikoski Edgardo. Dado que el color claro de los aviones navales, facilitaba su identificación visual, se decidió a partir del 24/25 de Mayo proceder al pintado de todos los aviones en un camouflage a dos tonos en Forest Green (FS24127) y Dark Tan (FS20215).



McDonnell Douglas A-4Q Skyhawk 0662/3-A-309. 3° Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque. Base Aeronaval Comandante Espora. Diciembre 1986.

SERIE AERONAVAL N° 11

A-4Q SKYHAWK

A-4Q Skyhawk 0654/3-A-301 desplazándose desde la plataforma a la calle de rodaje en Cdte. Espora. La presencia de una antena por detrás del equipo VHF, indica que esta equipado con GPS. (J. Núñez Padín)

A-4Q Skyhawk 0655/3-A-302 durante un lavado con agua dulce, práctica usual en los aviones navales sometidos al efecto corrosivo del ambiente marino. (J. Núñez Padín)